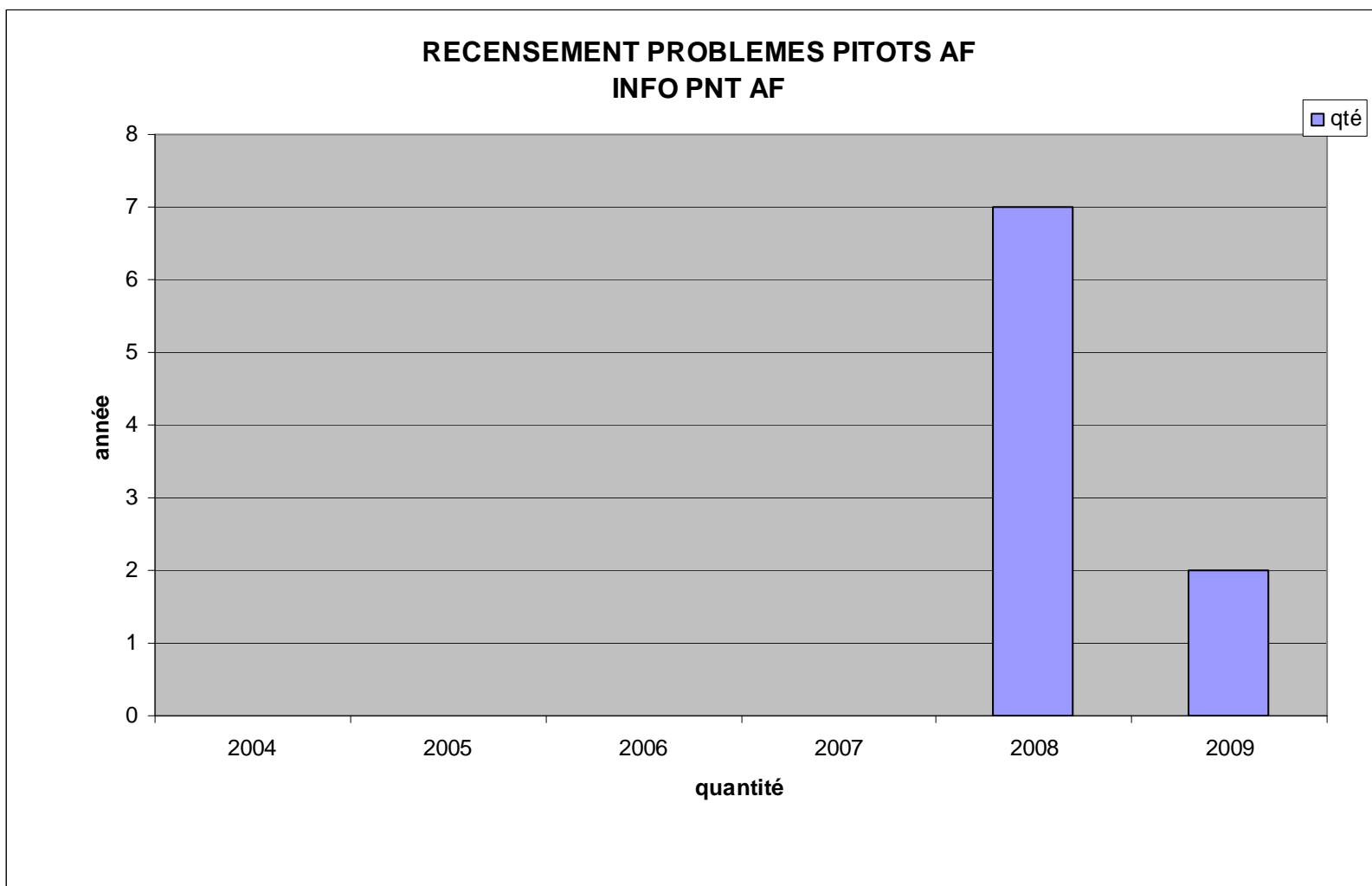


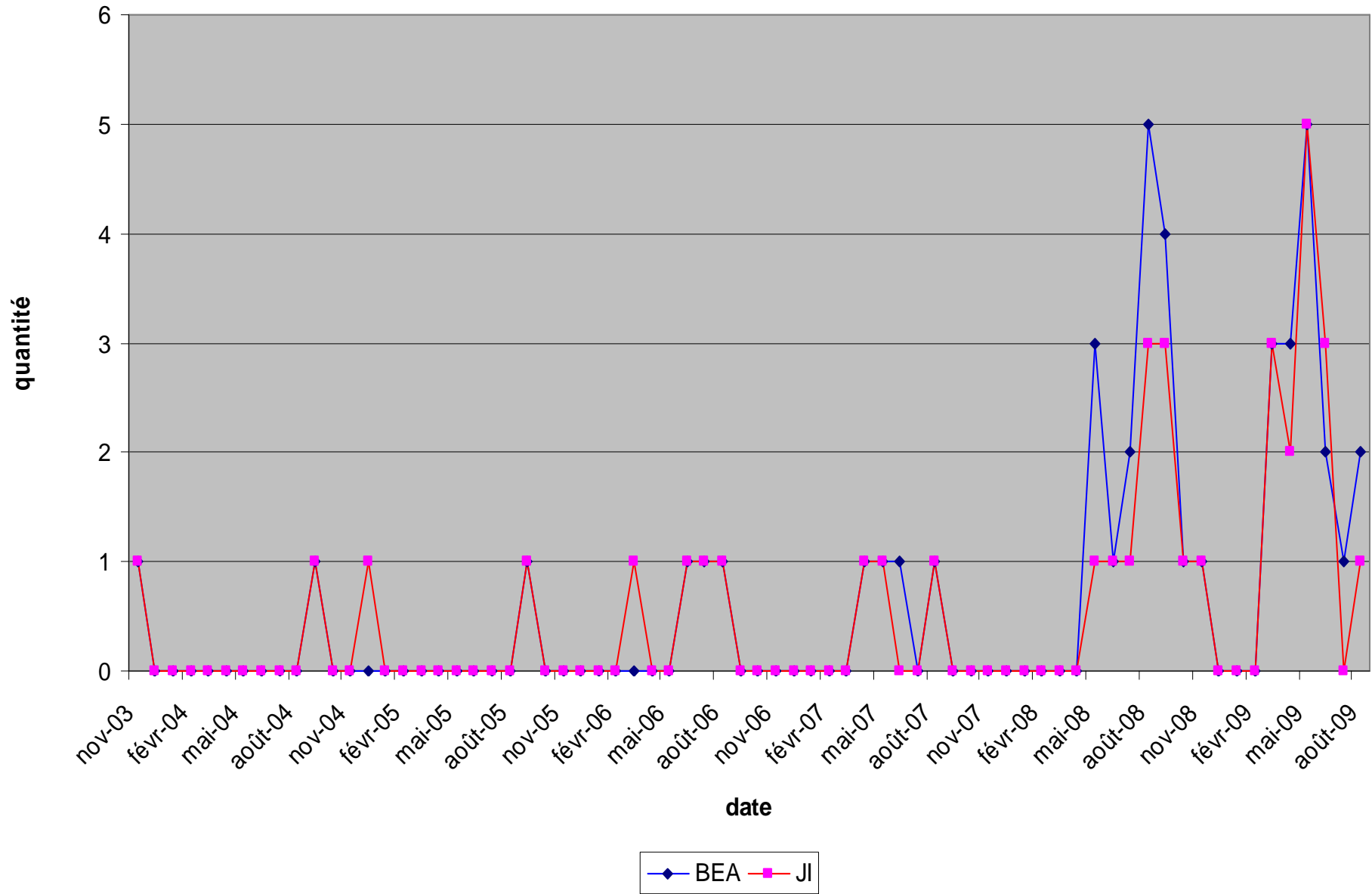


- **Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné avant le 01 juin 2009 ?**
- **Quelles solutions ont été mises en place pour éviter qu'un tel accident ne se (re)produise ?**

LES SONDES PITOTS



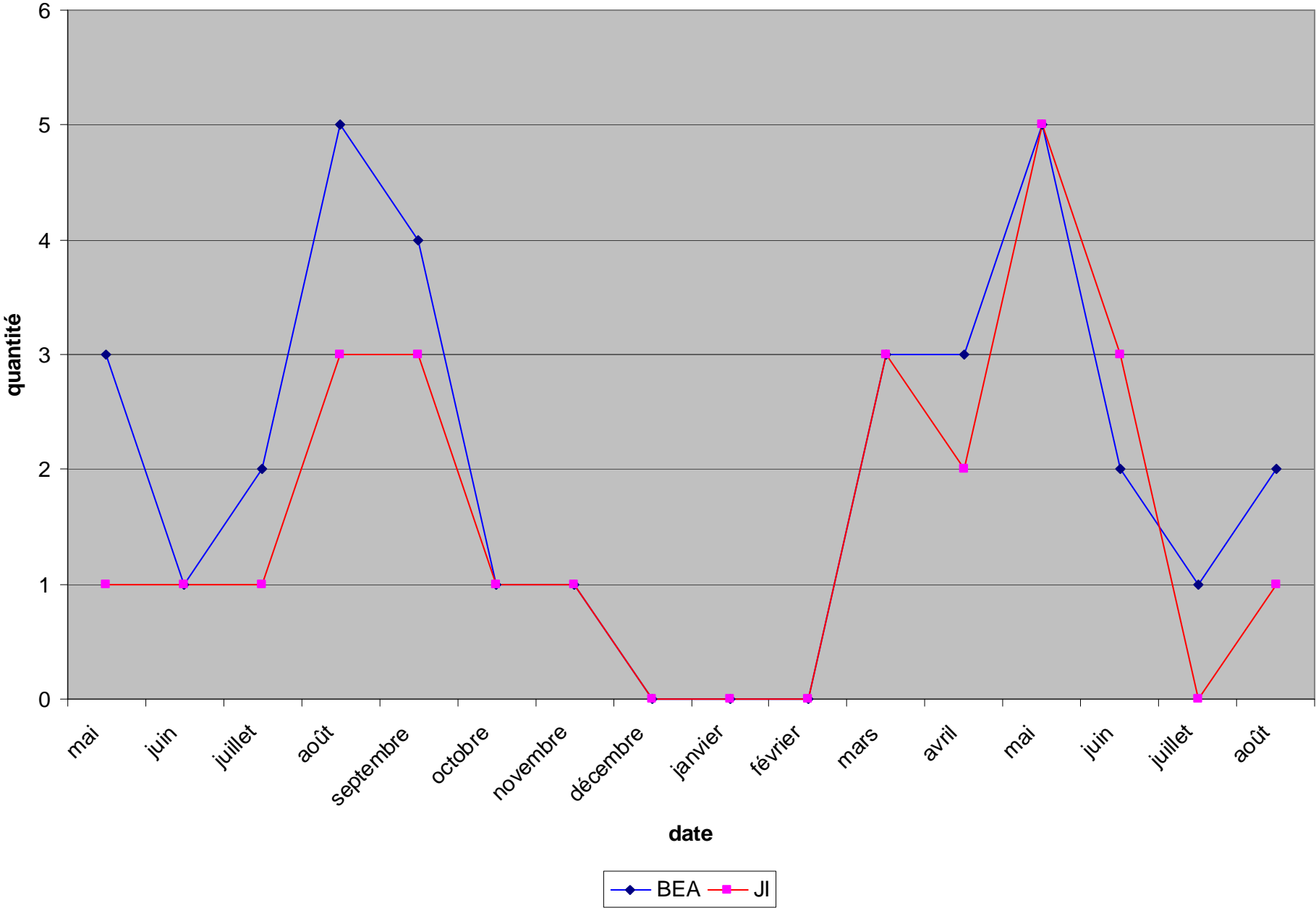
RECENSEMENT PROBLEMES PITOTS - BEA et JI





- 10 fois plus d'incidents de sondes pitots après juin 2008
- Pas d'explication à ce jour si ce n'est la piste des « Probe Heat Computer » (calculateurs chargés du préchauffage et de la régulation en température)
- Au moins 4 compagnies aériennes ont sollicité les autorités (Airbus, BEA, DGAC et EASA) durant l'été 2008.
- Certaines comme Air Caraïbes ont décidé de ne pas attendre pour les remplacer du fait de l'absence de ces autorités à fournir une solution pertinente.

RECENSEMENT PROBLEMES PITOTS - BEA et JI - mai 2008 à août 2009





LE RETOUR D'EXPERIENCE

Les compagnies aériennes ont l'obligation de transmettre les comptes rendus des pilotes aux organismes chargés de la sécurité ainsi qu'à Airbus. Le Retour d'EXpérience (REX) doit permettre de prévenir et d'éviter des accidents

Constatations :

- Interprétable (certaines compagnies ne jouent pas le jeu en ne transmettant pas les comptes rendus)
- 1 seule personne en charge à (EASA ?) pour les analyser
- En conclusion, le REX est quasi inexistant



Les remèdes apportés

- Airbus avait l'obligation de remédier au problème (conception de l'avion)
- La procédure IAS DOUTEUSE (réponse d'Airbus aux sollicitations des compagnies aériennes) est inadaptée puisqu'elle ne s'applique pas en situation de croisière.
- Informatique embarquée à excès et non maîtrisée
- 1 essai (de décrochage ou de pitots bloqués ?) a été réalisé par Airbus quelques mois après le crash. Il est passé à deux doigts de la catastrophe (Cayenne).

➤ Air France

- sollicite assez tardivement Airbus
- Rédaction d'une simple note à destination de ses pilotes (certains ne l'ont même pas reçue !)
- Ne prend aucune décision en termes de maintenance des sondes Pitot, de remplacement des sondes, d'évitement de zone de turbulences, etc...
- Remplace les sondes sur A330 uniquement sur panne
- Le 10 juin 2009, plus aucune sonde de type AA sur ses A330 ! Pourquoi avoir attendu autant de temps pour prendre cette décision ?

➤ Les organismes de sécurité (BEA, DGAC, EASA)

- Le BEA fait totalement confiance à Airbus qui affirme qu'il n'y a pas de problème !
- L'EASA qui avait catégorisé ce problème d'Unsafe Condition attendra le mois d'août 2009 pour sortir une directive qui exige la suppression des sondes AA

➤ Air Caraïbes : supprime toutes les sondes **Thalès type AA** dès l'automne 2008



ATTITUDE DES AUTORITES

petites phrases « anodines » et annonces



LE BEA (et marine nationale)

➤ « On ne peut rien déduire des ACARS, il s'agit de simples messages de maintenance »

Juin 2009 -BEA

➤ « On cherche une aiguille dans les Alpes en pleine nuit avec une petite lampe torche »

Juin 2009 -BEA

➤ « On cherche une boîte à chaussure au milieu de Paris »

6 mai 2010 –Marine Nationale



➤ « Il y'a toujours eu des problèmes de Pitots, ce n'est donc pas un problème en soi » - BEA

➤ « Le système n'a pas présenté de dysfonctionnements majeurs »

Juin 2011 - BEA



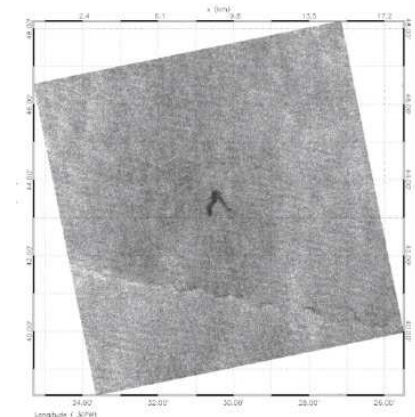
Le ministère des transports

- M. Bussereau a proféré des menaces à peine voilées lorsque nous avons accusé le BEA de manquer d'indépendance en novembre 2009.
- Marc HAMY chef de cabinet de M. Bussereau est parti chez Airbus
- M. Mariani le 8 juin 2011, à ce moment-là secrétaire d'état, a déclaré que la faute incombait à 95% aux pilotes au journal l'Express.
- M. Mariani est lié au mouvement des 110 députés qui ont exigé qu'Air France fasse l'acquisition d'Airbus, peu avant la tenue du salon du Bourget de juin 2011.
- M. Mariani a obtenu dans la semaine qui a suivi le salon du Bourget de l'avancement, il est devenu ministre des transports
- « Le BEA travaille sous la tutelle du ministère des Transports. Mais pour Thierry Mariani, "c'est un lien administratif et budgétaire, mais pas du tout hiérarchique » » - (L'Express du 03/08/2011) – pourquoi exiger (une fois de plus) alors du BEA une sortie anticipée du prochain rapport ?

RECHERCHES EN MER



- Octobre 2009 : 1^{ère} réunion avec le BEA et 1^{ère} demande de l'Association d'aller rechercher l'avion à quelques km de « Last Known Position » (LKP - débris 11.9)
- Jusqu'à février 2011 : rappels réguliers au BEA (lors de réunions ou par mails) de se rendre sur les débris 11.9 près du LKP
- L'association ainsi que qu'une bonne partie du monde aéronautique savait que cet avion avait décroché et donc qu'il était tombé « comme une pierre » (à proximité de LKP). Il était communément admis à cette époque qu'UN A330 NE POUVAIT PAS DECROCHER !
- Fin juin 2010 : une tache de pollution est écartée des indices ! Comment est-il possible qu'une cinquantaine de tonnes de kérosène n'ait pas laissé de trace ?
- Dernier semestre 2010 : pression de l'Association pour obtenir la 4^{ème} phase de recherche





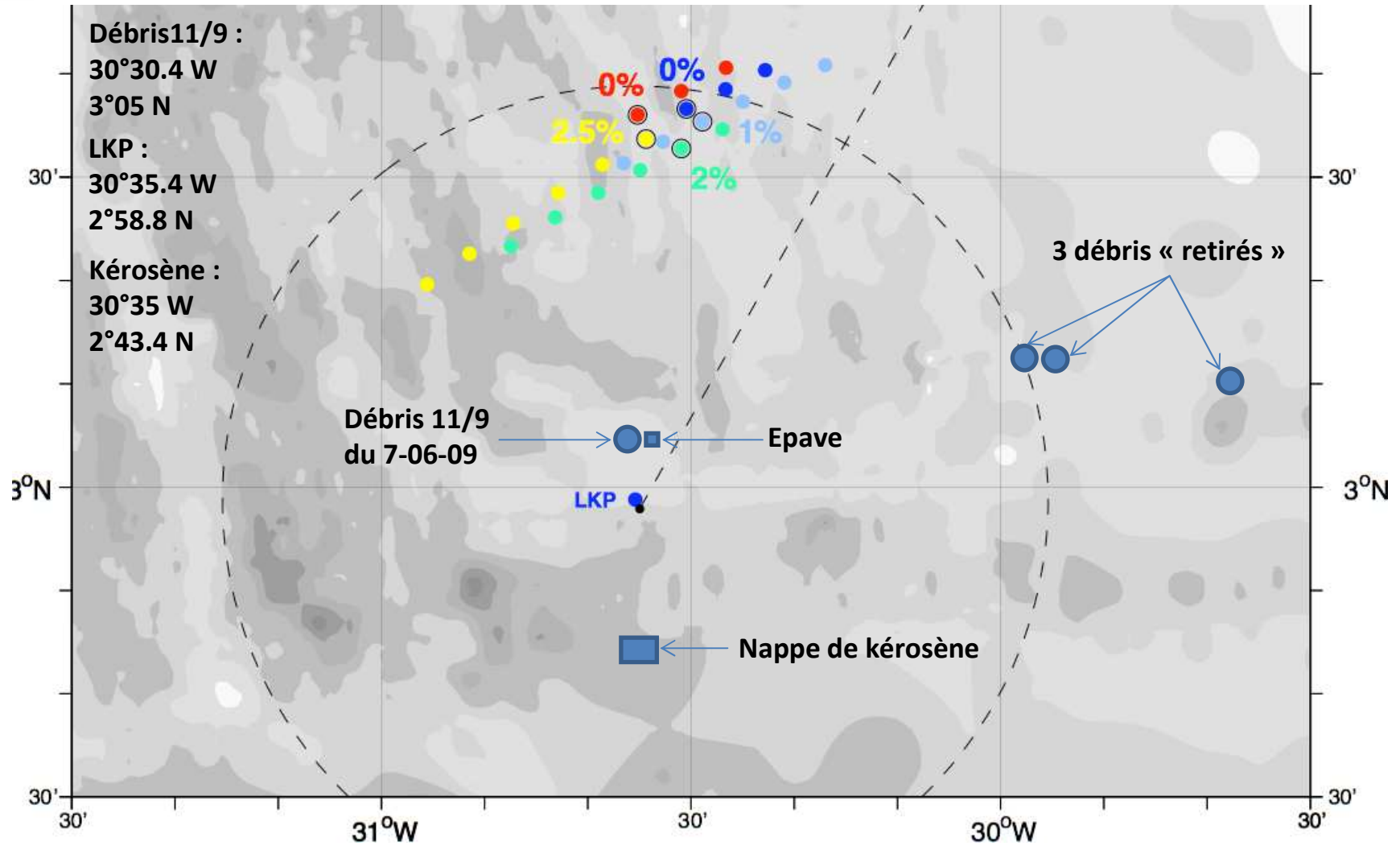
RECHERCHES EN MER



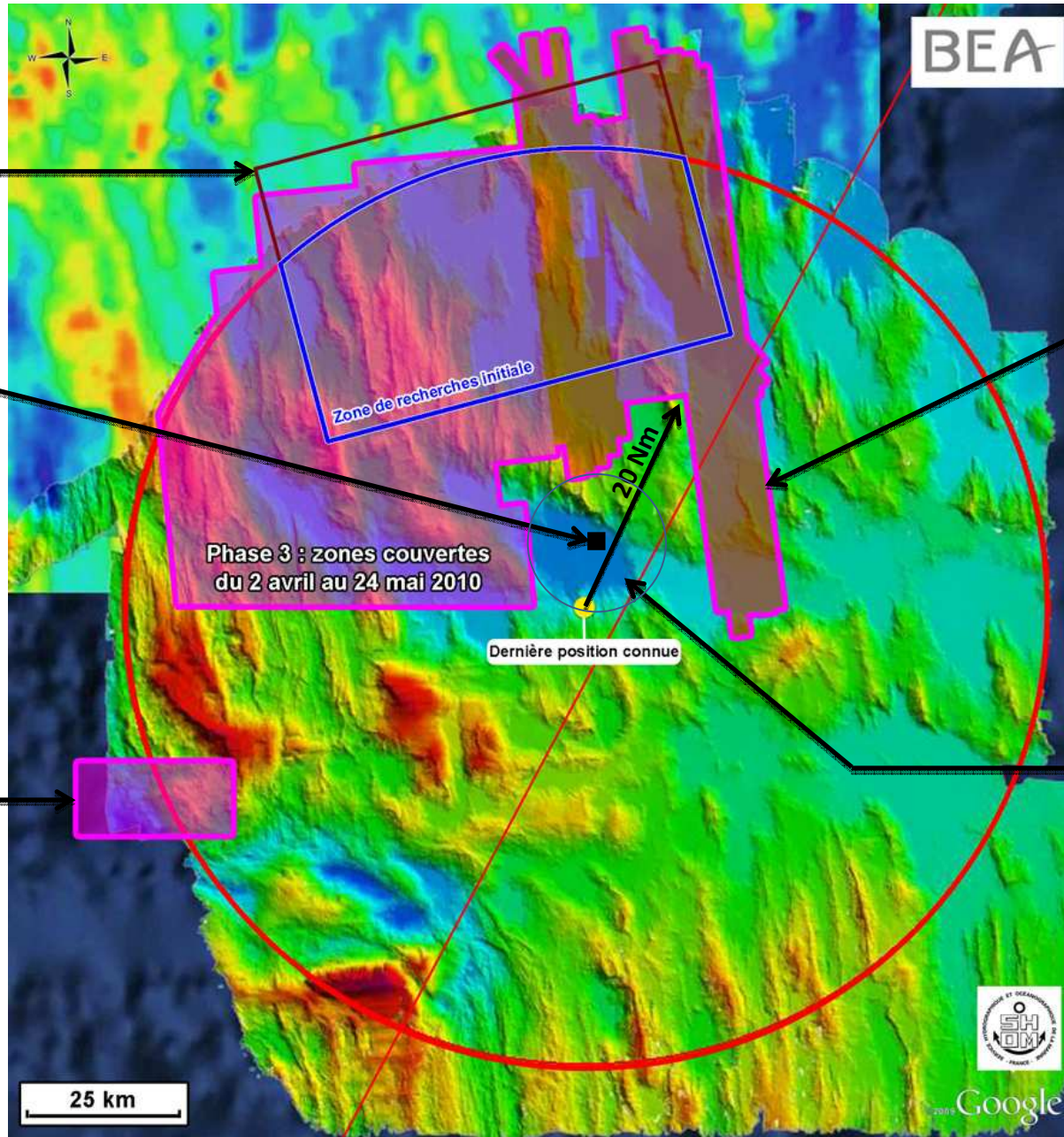
- Janvier 2011 : demande au BEA de fournir les enregistrements « pings » des TPL (afin de les analyser selon un nouveau procédé permettant d'augmenter la portée des antennes) ainsi que les photos satellites.

La réponse apportée par le BEA est la suivante :

- Les données recueillies par les TPL de l'US Navy n'ont pas été enregistrées, faute de dispositif d'enregistrement, ainsi qu'il l'a été indiqué à MM. Soulas et Lamy à la suite de la réunion du 4 février ;
- Toutes les images de satellites que vous mentionnez ont été exploitées.



BILAN DES RECHERCHES EN MER



Zone phase 3 initiale (Rétro-dérive)

AF447

Zone de localisation des enregistreurs par la Marine Nationale

BEA

Contour de la zone explorée en phase 3 (Les zones de recherches acoustiques phase 1 ne sont pas représentées)

Phase 3 : zones couvertes du 2 avril au 24 mai 2010

Dernière position connue

20 Nm

Plaine où se situe l'épave.
Profondeur : 3900 m
Explorée en phase 1 par les TPL de l'US Navy

25 km



Google



BILAN DES RECHERCHES EN MER

Questions diverses

- La justice et la gendarmerie n'ont pas été associées à ces opérations pour des raisons que nous ignorons.
- Pourquoi l'hypothèse du décrochage n'a-t-elle pas été prise en compte dès le début par le BEA ?
- Pourquoi le BEA a privilégié la zone nord-ouest à la zone LKP ?



BILAN GLOBAL

- 228 morts
- 2 années d'espérance pour localiser l'avion qui se sont révélées extrêmement traumatisantes pour les familles
- De nombreuses familles sont toujours en attente de l'opération d'identification des corps suite à la 4^{ème} phase de recherche
- L'association doute de la volonté de l'état et de son organisme de tutelle de vouloir trouver toutes les causes de l'accident

Cet accident devra au moins permettre d'engager une réflexion commune avec tous les acteurs du monde aéronautique sur la façon d'améliorer la sécurité aérienne, en laissant de côté les tabous et les intérêts individuels. Le retour d'expérience inefficace, l'informatisation excessive et incomprise, l'intérêt économique privilégié au détriment de la sécurité, la consanguinité des grands acteurs aéronautiques, l'absence de réactivité sont des sujets qu'il faudra de toute évidence explorer et auxquels apporter des réponses concrètes.